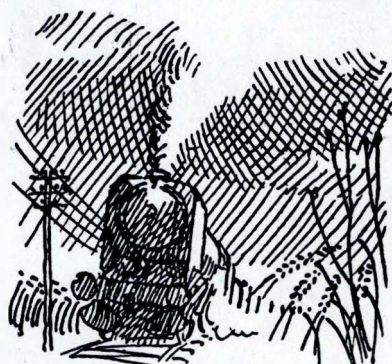




12

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1967 — 67. ÅRGANG

12

Indhold:

Beskæftigelse og helbred .....	2
Tvivilens Beneficium .....	3
Retningslinier for opstilling af signaler	4
Problemer for en kvindelig trafik- minister .....	10
Ny centralpost på København H ....	13
Danmarks plads i det internationale samarbejde .....	14
Udkast til lov om statens tjeneste- mænd .....	16
Fra medlemskredsen — Jubilæumstale	17
Anciennitetsplacering .....	17
Personalia .....	18
Indfortegnelse .....	19
Damernes Dag .....	20

Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

Der er beklageligvis en sygdoms-udvikling, som er kendt tegnet ved, at alt for mange lokomotivmænd i den bedste alder må sættes fra linjetjeneste eller overflyttes til andet arbejdsområde uden for lokomotivtjenesten. »Blodpropper« og hjertesygdomme har hovedandelen i denne sygdoms-udvikling. At føre bevis for, at lokomotivmandens skiftende arbejdstid har skylden for denne helbredssvækkelse, er måske nok vanskeligt, men de har sikkert forbindelse med skiftende arbejdstider og det ansvar, gerningen er forbundet med. Det kan være et surt job at arbejde som lokomotivmand, men det må tilføjes, at flertallet af lokomotivmænd alligevel finder positive egenskaber ved jobbet, som gør dem glade for det. Derfor vil de i almindelighed være kede af at skulle bort fra arbejdet, når f. eks. helbredsmæssige årsager tvinger dem dertil. Det er imidlertid ikke for alle mennesker så katastrofalt at pådrage sig helbredssvækkelse af heromtalte karakter, som for lokomotivmanden, når det for ham gælder, at han skal være fuldt mobil, for at sikkerheden i togfremførslen ikke tilsidesættes, og derfor er der ingen margin for hans beskæftigelse ved lokomotivtjeneste. De hyppige tilfælde af denne alvorlige sygdom for lokomotivmænd i den bedste alder er i sig selv for den enkelte et tyngende problem, men hertil kommer det almene problem at bevare disses fortsatte beskæftigelse, fordi det i det hele taget er vanskeligt at finde frem til en passende beskæftigelse med så hyppige tilfælde, som vi er ude for. I »damptiden« var det ulige lettere, idet tomandsbetjeningen stillede forholdene anderledes. Overgang til total motordrift og enmandsbetjening har helt ændret mulighederne for fortsat beskæftigelse i lokomotivtjenesten. Problemerne presser sig stærkt på. Det må anses for rimeligt, at der gøres særlige overvejelser i den anledning, selv om det med den igangværende revision af tjenestemandsløven er kendt, at man i denne blandt andet tænker på at gøre ansættelses- og forflytelsesbestemmelserne mere elastiske for i givne situationer at have mulighed for forflyttelighed fra een styrelses arbejdsområde til en andens. Deri ligger ting, som måske får betydning for det fremførte. Det er imidlertid ikke blot spørgsmålet om beskæftigelse, men også hvilken passende beskæftigelse der kan gives på baggrund af de uddannelsesmæssige forudsætninger.

# Tvivlens Beneficium

Ovenstående hentyder til en novelle, den amerikanske forfatter, Jack London, engang skrev, og novellens tema omhandlede det i de fleste landes retsplejes anerkendte princip, nemlig dette, at er der tvivl om en anklages skyld, skal tvivlen komme den anklagede til gode.

Jeg kom til at tænke på denne novelles overskrift, da jeg gennem TV ved aftenudsendelsen for nogen tid siden hørte, at politiet ønskede tiltale rejst mod min gamle ven, Curt Müller, som skyldig i årsagen til den meget triste ulykke lidt uden for Odense.

Nu er jeg ganske vist ikke i tjenesten mere, hvorfor jeg egentlig ikke har adgang til at blande mig i det, men alligevel føler jeg trang til ud fra mange års erfaring på strækningen at komme med nogle bemærkninger vedrørende ulykken.

Følger statsadvokaten politiets henstilling og rejser tiltale, bliver spørgsmålet, om der er begået en menneskelig fejl, og herunder kan det ikke undgås at komme med i billedet, om det automatiske signalsystem, der anvendes på strækningen Fredericia–Nyborg, er sikkerhedsmæssig forsvarlig opbygget.

Et gammelt ord siger: »Stilhed medens retten sidder«, men på trods heraf vil jeg gerne anføre, at ulykken udelukkende må tilskrives flere uheldige sammenfaldende omstændigheder, og denne opfattelse vil jeg – ud fra min erfaring som lokomotivfører gennem 25 år – motivere med følgende kendsgerninger.

Vedrørende det automatiske signalsystems virkemåde skal det nævnes, at systemet er fornuftigt opbygget, og ubetinget betydelig bedre end de gamle med armsignaler og deslige.

I almindelighed bliver alt nyt modtaget med en vis skepsis, sådan er menneskene nu engang, og det tjener intet formål at lægge skjul på adskillige lokomotivmænds betænkeligheder ved det automatiske systems virkemåde og adskillige af de regler, som gælder herfor.

Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse drøftede disse regler meget indgående, og for mit vedkommende gik jeg efter et grundigt studium ind for reglerne, hvilket jeg i øvrigt tror, samtlige lokomotivmænd også gør i dag.

Mange diskussioner er ført rundt omkring på landets maskindepoter om dette emne, thi det ligger i blodet på enhver lokomotivmand, at togene såvidt muligt skal fremføres i overensstemmelse med køreplanen, men først og fremmest skal sikkerhedsbestemmelserne overholdes af hensyn til liv og gods.

Samtidig med ibrugtagningen af det automatiske signalsystem indførtes som bekendt signalet »stop og ryk frem« (rødt blinkende lys), og ideen bag denne signalgivning er jo at undgå en unødigt forsinkelse, i øvrigt helt i overensstemmelse med den tilstræbte virkemåde for det indførte nye signalsystem.

Et signal, der viser »stop«, kan passeres efter en indhentet tilladelse gennem telefonen fra enten en station eller fjernstyringscentralen, og ulykken i Odense forekom efter sidstnævnte tilfælde.

Sikkerhedsreglementet siger vedrørende denne tilladelse til at passere signalet i stopstilling, at lokomotivføreren da skal køre med forsigtighed til næste signal, og intet andet siges. Det er ikke nødvendigt at repetere katastrofen ved Odense, men spørgsmålet er, om forsigtig kørsel skal gælde, selv om man i 200, 300 eller 400 meters afstand kan observere det følgende signal, og dette viser to grønne lys, altså passage med høj hastighed, samt at næstfølgende signal viser mindst et grønt lys »kør«.

Personlig vil jeg ikke lægge skjul på, at min opfattelse er den, at har man fået enten »stop og ryk frem« eller forbikørseltilladelse gennem telefonen, så gælder »forsigtig kørsel« kun, til man kan observere hvad det næste signal viser.

Er min opfattelse ikke rigtig? Ja, så kommer den i konflikt med ideen i det automatiske signalanlæg, der – som nævnt tidligere – bygger på, at lokomotivføreren må og skal køre efter den signalgivning, han møder under kørslen.

Jeg tror heller ikke, de mennesker, der i sin tid formede bestemmelsen, har haft i tankerne, at forsigtig kørsel skal gælde hele vejen til næste signal, uanset hvad dette viser. Sandsynligvis har de overhovedet ikke haft det i tankerne, og hvis man spurgte de pågældende i dag, ville de – mest troligt – erkende min teori som rigtig.

Ud fra det af mig anførte må konklusionen derfor blive, at ingen af det i sagen implicerede personale med rette kan drages til ansvar for det skete, og skylden herfor må helt og fuldt tilskrives uheldige sammenfaldende omstændigheder.

Til slut vil jeg gerne udtale min dybeste medfølelse med alle dem, der på den ene eller anden måde blev ramt ved katastrofen, hvilket samtidig gælder lokomotivmændene, som var impliceret og af dem særlig lokomotivfører Curt Møller, der er hårdt ramt af skæbnen.

S. Suneson.

# Retningslinier for opstilling af signaler

Ved trafikkontrollør J. P. Richardt, signalvæsenet

Den, der vælger at blive lokomotivfører, stifter på et tidligt tidspunkt efter ansættelsen ved statsbanerne bekendtskab med signalerne langs banen og på stationerne. Gennem praktisk tjeneste og under ophold på jernbaneskolen får den pågældende et indgående kendskab til disse signalers udseende, mulige signaltikninger og disses betydning. Dette kendskab er selvfølgelig af yderste vigtighed og af afgørende betydning for sikker togfremførelse. Det er derimod formentlig kun få lokomotivførere, som er inde i de retningslinier, der gælder for opstilling af signaler, og specielt i de betragtninger, som ligger bag disse retningslinier. Derfor denne artikel.

## Hvor finder man disse retningslinier?

I signalreglementet findes enkelte, f. eks. at hovedsignaler, perronudkørselssignaler m. fl. normalt anbringes til højre for det spor, de gælder for. Endnu flere retningslinier for signalopstilling finder man i »Sikringsanlæggene og deres betjening« med tilhørende bilag I–VIII.

## Stationers udstyrelse med signaler.

Alle togfølgestationer og en del holdsteder er forsynet med signalanlæg. Togfølgestationer skal som bekendt være dækket af hovedsignaler, således at en sådan station danner et afsluttet sporområde, der er dækket mod det eller de tilsluttende strækningsspor ved *indkørselssignaler*.

På baner med tilladt kørehastighed over 75 km/t skal indkørselssignaler suppleres med *fremskudt signal*. Disse signaler opstilles desuden på baner med mindre kørehastighed, hvor synlighedsforholdene for hovedsignalet er utilfredsstillende. Mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane suppleres med fremskudt signal efter samme regler. Oplysning om et hovedsignals stilling kan endvidere på de i SIR, bilag 8 nævnte strækninger gives igennem det foregående hovedsignal i stedet for igennem et fremskudt signal.

På en række stationer er der endvidere opstillet udkørselssignaler, ved hjælp af hvilke togenes udkørsel dirigeres. Disse signaler kan alt efter forholdene være suppleret med perronudkørselssignaler, togevejssignaler for udkørsel eller stationsbloksignaler for udkørsel.

Endvidere findes der stationsbloksignaler for indkørsel, togevejssignaler for indkørsel, dværgsignaler og venstresporsignaler, ligesom nogle af de nævnte signaler er suppleret med hastigheds-, tal- og bogstavvisere.

## Dækning af togveje.

Dækning af togveje mod indløb af vogne fra sidespor (læssespor, depotspor o. l.) skal, hvor det er muligt, foretages ved et *dækningssporskifte*, som aflåses i en sådan stilling, at vognene ikke kan løbe ud i togvejen, jfr. fig. 1 og 2. Hvis et sådant dækningssporskifte ikke findes, kan dækning foretages ved et *afløbssporskifte* eller en *sporspærre* anbragt i sidesporet. Generaldirektoratet kan dog også bestemme, at ovennævnte dækning kan ske ved hjælp af et *dværgsignal*, der viser »forbikørsel forbudt«, når en række betingelser er opfyldt. Et sådant dværgsignal skal anbringes mindst 10 m foran frispormærket til det hovedspor, som skal dækkes.

*Dækning af togejsspor indbyrdes* er ikke alment påbudt, men på dobbeltsporet bane muliggør sporudformningen ofte, at togveje – og navnlig gennemkørselstogveje – spormæssigt dækkes imod andre togveje, jfr. fig. 2. På en landstation på en enkeltsporet bane, se fig. 1, vil der normalt ikke være spormæssig dækning af det ene togejsspor imod det andet, men togvejenes gensidige sikkerhed opnås alene ved det gennem sikkerhedsreglementet påbudte togejseftersyn. Hvor strækningshastigheden er 100 km/t eller derover, skal der efterhånden, såvel på enkeltsporet som på dobbeltsporet bane, tilvejebringes fuld dækning af gennemkørselsspor ved sporskifter, sporspær-

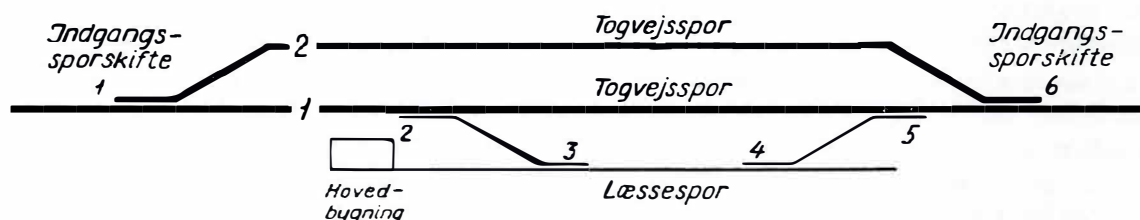


Fig. 1. Eksempel på station på enkeltsporet bane.

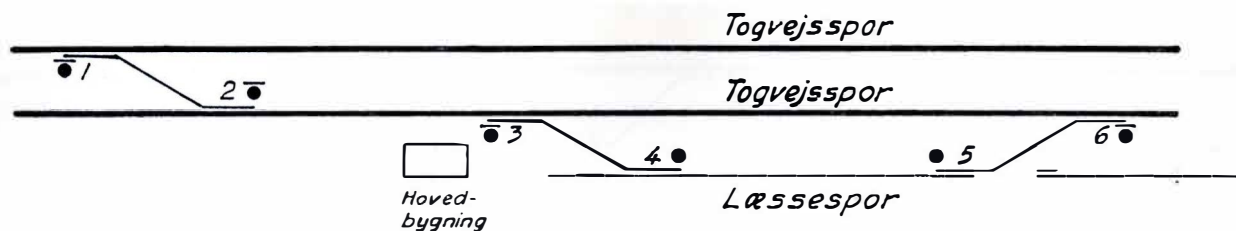


Fig. 2. Eksempel på station med dobbeltsporet bane.

rer (spormæssig dækning) eller ved signalmæssig dækning.

For at sikringsanlægget for en krydsningsstation på en enkeltsporet bane kan indrettes for »samtidig indkørsel«, skal forskellige betingelser være opfyldt. Det gælder blandt andet kravet om dækning af togvejene. For hver køreretning og hvert togvejsspor opstilles mindst to perronudkørselssignaler. Afstanden mellem det yderste perronudkørselssignal og efterfølgende frispormærke skal være mindst 120 m (sikkerhedsafstanden), og afstanden mellem yderste perronudkørselssignal, som viser »stop«, og inderste perronudkørselssignal, som viser »forsigtig forbikørsel tilladt«, skal være ca. 200 m. Sporet skal være så langt, at et tog, der holder med lokomotivet 30 m (synlighedsafstanden) foran yderste perronudkørselssignal, med bagenden har passeret frispormærket i indkørselsenden med ca. 65 m (50 m = standsningsmargin og 15 m = afstanden fra frispormærket til det isolerede stød), se i øvrigt fig. 3.

For dækning af rangertogveje findes tilsvarende regler; signalmæssig dækning er dog i alle tilfælde tilladt, og der er ikke foreskrevet en mindsteafstand mellem dækningssignal og farepunkt.

### Regler for opstilling af signaler på fjernbaner.

En af de faktorer, man må tage hensyn til, når man beskæftiger sig med opstilling af signaler, er disses synlighed. Under almindeligt forekommende vejforhold kan signalers farvede lys ikke påregnes synlige i større afstand end 400 m, henholdsvis mindre afstand end 30 m, og hastighedsvisere kan ikke påregnes aflæst i større afstand end 250 m. Når man tænker på, at et tog normalt har en bremseafstand på ca. 1000 m, forstår man bedre, at lokomotivføreren skal have oplysning om et hovedsignals udvisende gennem et fremskudt signal eller gennem det foregående hovedsignal. Afstanden fra det fremskudte signal til hovedsignalet er 400 m eller 800 m afhængig af strækningshastigheden, og afstanden fra et hovedsignal,

som giver oplysning om det efterfølgende hovedsignal, til dette signal er 1000–3000 m på fri bane og 600–2000 m på stationsområder. Da forsignalet har tilsvarende synlighed som nævnt foran, opnår man på denne måde sikkerhed for, at lokomotivføreren kan bringe toget til standsning foran et signal, der viser »stop«. Endvidere har lokomotivføreren afstandsmærkerne, som fortæller ham, hvor langt der er til signalet og dermed også, hvornår han skal indlede bremsningen.

Afstanden fra et hovedsignal til et »farepunkt« skal være så stor, at et tog, der får signal »kør« fra pågældende hovedsignal, med sikkerhed kan bringes til standsning foran »farepunktet«. Ved »farepunkt« forstås i denne forbindelse et efterfølgende hovedsignal, eller for en indkørselstogvej med forløb helt ud til rangergrænsemærket i stationens udkørselsende pågældende rangergrænsemærke. Mindsteafstandene mellem et hovedsignal og tilsvarende »farepunkt« er:

- 1400 m, når strækningshastigheden er 140 km/t.
- 1100 m, når strækningshastigheden er 120 km/t.
- 950 m, når strækningshastigheden er 100 km/t.
- 800 m, når strækningshastigheden er 90 km/t.
- 650 m, når strækningshastigheden er 75 km/t.
- 500 m, når strækningshastigheden er 60 km/t.

Visse afvigelser kan dog forekomme.

Ud over de foran nævnte forhold er et indkørselssignals placering afhængig af følgende faktorer. Et indkørselssignal, hvis stilling ikke signaliseres gennem et foregående hovedsignal eller fremskudt signal, skal have mindst 250 m uafbrudt synlighed, og det skal endvidere kunne ses i mindst 400 m's afstand. Et indkørselssignal, hvis stilling signaliseres gennem et foregående signal skal have mindst 250 m's uafbrudt synlighed. Hvor der normalt finder rangering sted ud i strækningssporene, skal indkørselssignalet normalt opstilles 250 à 300 m foran yderste modgående sporskifte. Hvor sådan rangering ikke finder sted, kan afstanden nedsættes til 150 à 200 m.

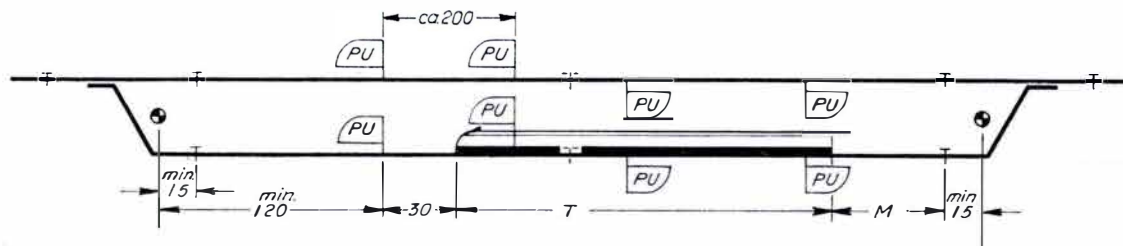


Fig. 3. Krydsningsstation på enkeltsporet bane med mulighed for »samtidig indkørsel«.

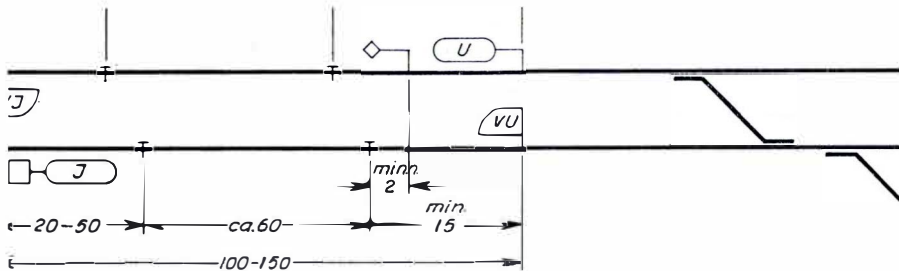


Fig. 4. Placering af ind- og udkørselssignaler på station på dobbeltsporet bane med automatiske lineblokanlæg.

6

Et stationsbloksignal for indkørsel skal have mindst 250 m's uafbrudt synlighed. Rangergrænsemærket vil på en station med stationsbloksignal for indkørsel være opstillet mellem indkørselssignalet og stationsbloksignalet. Der skal derfor til dækning mod rangerbevægelser fra stationsiden opstilles et dværgsignal 100 m – ved strækningshastighed 140 km/t. dog 120 m – indenfor stationsbloksignalet. Dværgsignalet skal vende ind mod stationen, og det skal vise »forbikørsel forbudt«, når indkørselssignalet viser »kør« eller »kør igennem«, eller når sporstykket mellem indkørselssignalet og stationsbloksignalet for indkørsel befares i retning mod stationen. Ved denne foranstaltning tilvejebringes en sikkerhedsafstand efter stationsbloksignalet for indkørsel.

Stationsbloksignaler for udkørsel skal kunne ses fra det normale standsningssted (afgangsstedet), med mindre der foran signalet er opstillet perronudkørselssignaler eller togvejssignaler. Et stationsbloksignal for udkørsel, der gælder for et gennemkørselsspor, skal have mindst 250 m's synlighed.

Hvor strækningshastigheden er over 75 km/t, opstilles altid udkørselssignaler. Hvor strækningshastigheden er 75 km/t eller derunder, opstilles udkørselssignal i en række tilfælde, f. eks. mod enkeltsporet på overgangsstationer mellem dobbeltspor og enkeltspor. Om synlighed gælder tilsvarende som for stationsbloksignaler for udkørsel.

Perronudkørselssignaler skal kunne ses fra det normale standsningssted (afgangsstedet). Hvis det efterfølges af et udkørselssignal eller stationsbloksignal for udkørsel skal det have mindst 250 m's synlighed. Hvor ét perronudkørselssignal alene ikke kan opfylde disse betingelser, skal det dubleres, så signalerne tilsammen opnår den forlangte synlighedsafstand.

For andre signaler – venstresporssignaler, mellembloksignaler, dækningssignaler på fri bane, dværgsignaler, lysafgangssignaler, sporskiftesignaler, overkørselssignaler, kontrolsignaler og uordenssignaler – findes lignende retningslinier.

### Eksempler på placering af signaler på strækninger med automatiske lineblokanlæg.

På fig. 4 ser man, hvorledes ind- og udkørselssignaler (herunder venstrespor- ind- og udkørselssignaler) placeres på en togfølgestation på dobbeltsporet bane med automatisk lineblokanlæg. På tegningen viser tegnet T på sporsignaturen placeringen af et isoleret stød (det sted, hvor en skinne er isoleret fra en anden). Som det ses, slutter den lange sporisolation, som begynder et sted på fri bane, 20–50 m bag ved indkørselssignalet, hvor den støder op til en kort sporisolation på ca. 60 m's længde. Disse sporisolationer indgår som et vigtigt led i det automatiske lineblokanlæg. Når togets forreste hjulpar passerer isolationsstødet 20–50 m bag ved indkørselssignalet, går dette automatisk på »stop«, og når togets bageste hjulpar forlader den korte sporisolation (80–110 m bag ved indkørselssignalet), sendes en impuls til det foregående mellembloksignal, som derefter skifter fra »stop« til »kør« eller, hvis der ikke er tog på vej mod signalet, slukker.

På fig. 5 ser man, hvorledes mellembloksignaler med venstresporssignaler placeres på dobbeltsporet bane med automatisk lineblokanlæg. Den viste signalopstilling udgør den ene ende af en VM-station; i den anden ende findes en tilsvarende signalopstilling. Sporisolationsernes virkemåde er den samme som beskrevet for indkørselssignaler.

### Normale typer landstationer på hovedbaner. Effektive sporenlængder samt placering af signaler og isolerede stød.

I det følgende er vist skitser af forskellige typer landstationer. På tegningerne er anvendt nogle bogstaver, som har følgende betydning:

L = længde af krydnings- eller overhalingsspor mellem frispormærker eller tungespidser.

T = effektiv længde af sporet (maksimal toglængde).

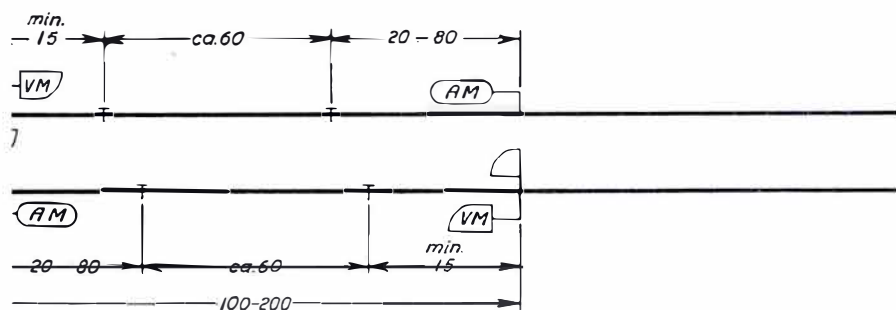


Fig. 5. Placering af mellembloksignaler med venstresporssignaler på VM-station.

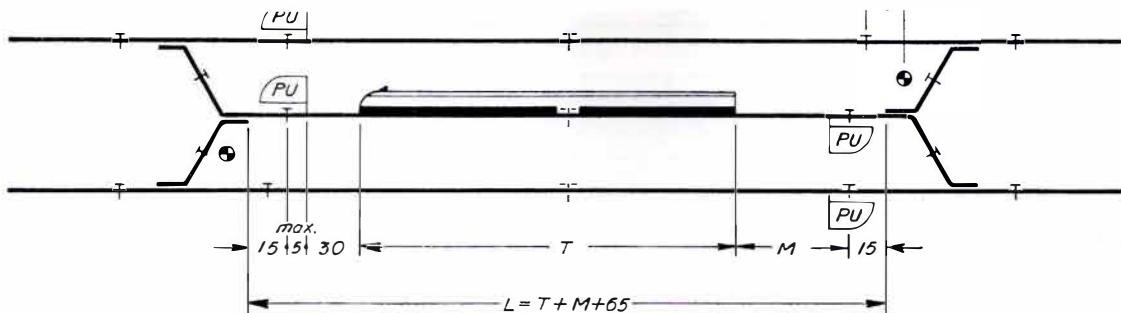


Fig. 6. Overhalingsstation med midtliggende overhalingsspor.

$A$  = længde af gennemgående hovedspor mellem ud-kørselssignalerne i stationens ene ende og frispormærket i den modsatte ende.

$M$  = standsningsmargin, som mindst skal være:

Maks. toglængde i m:	over 680	680–500	under 500
Standningsmargin i m:	50	30	15

På fig. 6, der forestiller en overhalingsstation med midtliggende overhalingsspor på dobbeltsporet bane, er vist et tog på overhalingssporet, og ud over de førnævnte bogstaver findes nogle talværdier. Lad os se på, hvad disse tal angiver. Tallet »15« angiver afstanden fra tungespids, henholdsvis fra frispormærket til det isolerede stød. Ved at foreskrive denne afstand sikrer man sig, at en vogn (togets bagende eller forende) virkelig holder sporfri i forhold til nabosporet, når hjulene har sluppet det isolerede stød, idet det er fastsat (internationalt), at den maksimale afstand fra midten af det yderste hjulpar til vognens yderste punkt (pufferne) må være 4,20 m. Den viste afstand på max 5 m fra det isolerede stød til perron-

udkørselssignalet, der teoretisk kan være 0–5 m, skal sikre, at der ikke kan holde en vogn mellem det isolerede stød og perronudkørselssignalet. Afstanden på 30 m fra togets forende til perronudkørselssignalet er den tidligere nævnte synlighedsafstand. På grundlag af tegningen kan man nu fastslå den maksimale toglængde på en given station, ligesom man kan udregne længden af overhalingssporet, hvis man ønsker at kunne ekspedere tog af en bestemt længde. Ved sådanne beregninger ansættes længden af en vognaksel til 5,3 m og længden af et lokomotiv til 20 m. Lad os tage et par eksempler. Hvis længden af overhalingssporet ( $L$ ), jfr. fig. 6, er 645 m bliver den maksimale toglængde  $645 \text{ m} \div 30 \text{ m} \div 65 \text{ m} = 550 \text{ m}$ , som atter svarer til et lokomotiv og 100 vognaksler  $\left(\frac{550 + 20}{5,3}\right)$ . Når man har skullet modernisere overhalings- og krydsningsstationerne på vore hovedbaner har man regnet med, at største tilladte akselantal en gang vil blive forøget til 150 aksler, og at toget skal fremføres af to lokomotiver. Hvis man på dette grundlag skal udregne længden af et krydsningsspor, som skal kunne rumme et sådant tog, bliver resul-

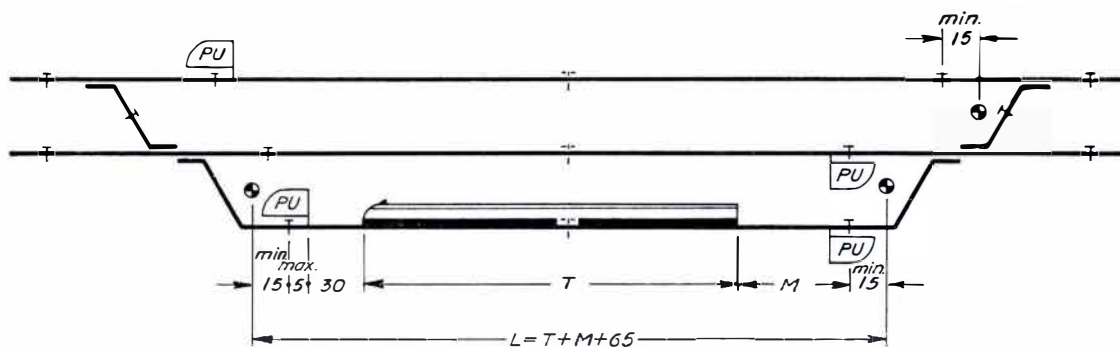


Fig. 7. Overhalingsstation med sideliggende overhalingsspor.

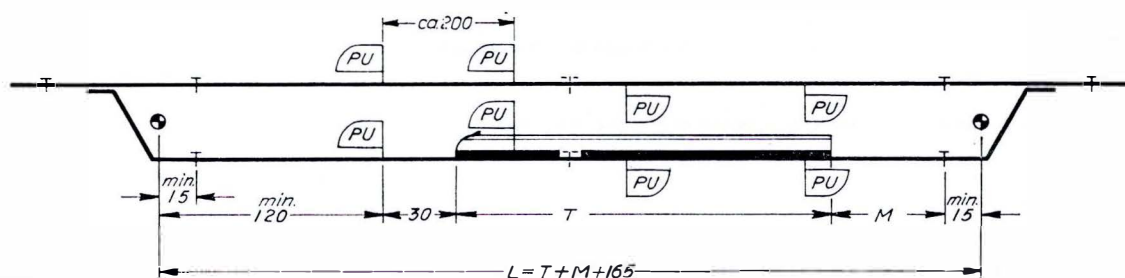


Fig. 8. Krydsningsstation med samtidig indkørsel.

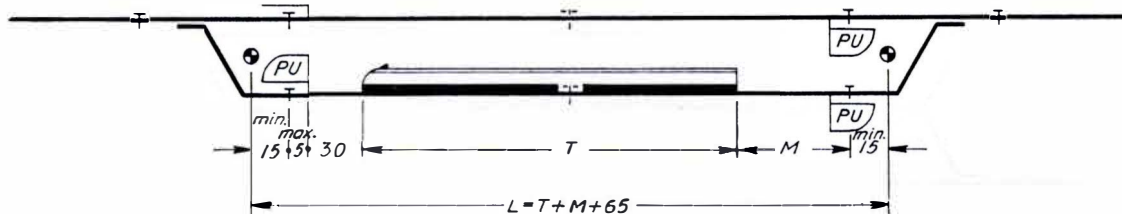


Fig. 9. Krydsningsstation uden samtidig indkørsel. Krydsning mellem to tog af maksimal længde skal være mulig.

8

tatet, såfremt man ønsker at tillade samtidig indkørsel, jfr. fig. 8:

150 aksler à 5,3 m	=	795 m
2 loko à 20 m	=	40 m
Standningsmargin	=	50 m
Sikkerhedsafstand	=	120 m
Synlighedsafstand	=	30 m
Afstand fra isoleret stød til PU-signal	=	15 m
Længden af krydsningsspor	=	1050 m

For de øvrige typer landstationer, figurene 7 og 9–11 gør lignende betragtninger sig gældende.

*Sikkerhedsafstande for indkørselstogveje, der ikke har forløb gennem en station helt ud til rangergrænsemærket i stationens udkørselsende, og signalisering i forbindelse hermed.*

Tidligere skulle en indkørselstogvej være »låst igennem«, d.v.s. have forløb til rangergrænsemærket i stationens udkørselsende, hvilket gav mange spærringer i sikringsanlæggene. Efter indførelse af begrebet »samtidig indkørsel« samt forlængelsen af mange stationer, anså man i 1965 tiden for moden til at opheve forbudet mod at etablere togveje, der ikke har forløb helt ud til rangergrænsemærket i stationens udkørselsende, idet også signalsystemerne er blevet mere fuldkomne.

Ved etablering af nye sikringsanlæg bestræber man sig på at udnytte spor og sporforbindelser bedst muligt for derved at opnå stor trafikal smidighed.

Man har derfor måttet udarbejde retningslinier for sikkerhedsafstande ved hvis fastsættelse, man ønsker at hindre, at »utilsigtet« kørsel forbi det punkt, for-

an hvilket en togbevægelse skal standse, umiddelbart medfører påkørsel af anden bevægelse, afsporing eller andet uheld.

Ved »utilsigtet« forbikørsel forstås i denne forbindelse alene sådan kørsel, der skyldes en lokomotivførers kortvarige optagethed af andre kørselsfunktioner end signaliagttagelser (»uopmærksomhedsperioden«). Derimod tilsigter en sikkerhedsafstand ikke at afhjælpe egentlig uopmærksomhed over for signaler, forkert adfærd eller anden forsømmelighed fra lokomotivførers side, og heller ikke fejl ved bremsesystemet.

Bestemmelserne for indretning af sikringsanlæg med de her nævnte egenskaber kan deles i følgende tre grupper:

- Almene betingelser, som gælder for alle stationer,
- Særlige betingelser for stationer, hvor alle tog skal standse, og
- Særlige betingelser for andre stationer.

Lad os nu se nærmere på disse betingelser, først

*a) Almene betingelser.*

Togvejens endepunkt, d.v.s. det punkt foran hvilket et indkørende tog senest skal være bragt til standning, skal være markeret med et signal, der angiver, at videre kørsel ikke er tilladt. Det pågældende signal kan være et hovedsignal eller perronudkørselssignal, der viser »stop«, eller et perronudkørselssignal eller dværghøjtsignal, som viser »forbikørsel forbudt« eller eventuelt et fast mærke – »almindeligt stopmærke« eller »rangergrænsemærke«.

Afstanden fra indkørselssignalet til togvejens endepunkt skal være mindst:

- 1200 m, når største till. indkørselshast. er 140 km/t
- 1000 m, når største till. indkørselshast. er 120 km/t
- 800 m, når største till. indkørselshast. er 100 km/t
- 600 m, når største till. indkørselshast. er 75 km/t

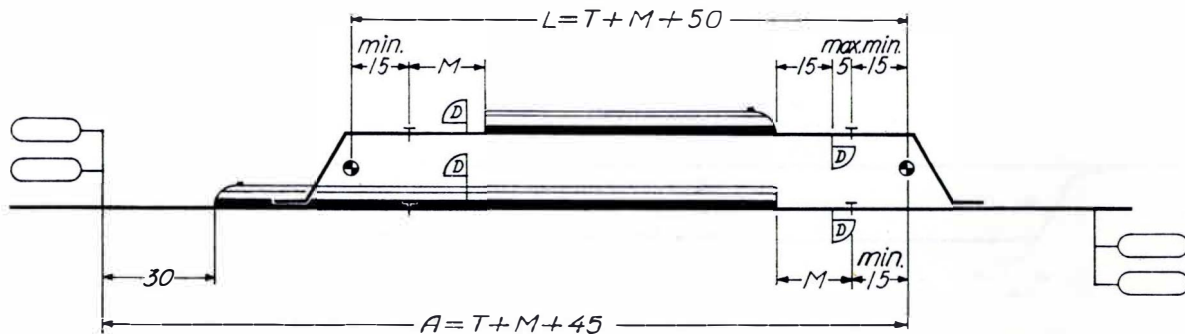


Fig. 10. Krydsningsstation uden samtidig indkørsel. Krydsning mellem to tog af maksimal længde skal ikke være mulig, men standsende tog af maksimal længde skal kunne ekspederes for signal.



b) *Særlige betingelser for stationer, hvor alle tog skal standse.*

På disse stationer må indkørselssignalet ikke være forsynet med gennemkørselsangivelse, ligesom man indbygger spærringer i sikringsanlægget, således at »gradvis gennemkørsel« ikke kan anvendes.

Sikkerhedsafstanden (længden af togvejens forløb), d.v.s. afstanden fra togvejens endepunkt til et eventuelt »farepunkt«, skal være mindst 50 m.

Nu kan man spørge sig selv, hvorfor man netop har valgt 50 m sikkerhedsafstand, og om det er nok? Her er forholdet det, at man har benyttet sig af det erfaringsmateriale, som mange års praksis på Københavns hovedbanegård har givet. På denne station har der i en årrække været anvendt sikkerhedsafstande helt ned til ca. 50 m mellem togenes seneste standsningssted og tilsvarende farepunkt. Det er da også først og fremmest København H der er tænkt på med »stationer, hvor alle tog skal standse«, men en række andre stationer kan komme i betragtning og dermed nyde trafikale fordele af bestemmelserne. Det nye sikringsanlæg på København H, som tages i brug i slutningen af 1967, er indrettet efter disse principper, og kommende nye sikringsanlæg på f. eks. Herning og Ålborg stationer vil også blive indrettet herefter.

c) *Særlige betingelser for andre stationer.*

På disse stationer skelner man mellem, om det drejer sig om *gennemkørselssporet* eller *vigesporet*, idet der selvsagt gælder de strengeste betingelser for gennemkørselssporet.

Det kan blandt andet nævnes, at man for gennemkørselssporet har bestemt, at togvejens endepunkt altid skal være markeret med et signal, der viser »stop«, samt at man indlægger visse spærringer i signalgivningen, således at den betjenende tvinges til at stille togvejene i en bestemt rækkefølge. Man opnår

hermed, at lokomotivføreren for et indkørende tog ikke pludselig ser et signal, som ikke gælder for ham, skifte fra »stop« til »kør«.

Sikkerhedsafstanden skal være mindst 120 m for gennemkørselsspor og 50 m for vigespor. På disse stationer er indkørselshastigheden endvidere sat i relation til sikkerhedsafstandens længde således:

	hvis sikkerhedsafstanden er m:	må indkørselshastigheden maks. være km/t:
gennemkørselssporet	120–200	30
	201–400	60
	401 og derover	bestemmes af sporforholdene
vigespor	50–120	30
	121 og derover	60

Hvis sikkerhedsafstanden i et vigespor er 50–120 m, skal der endvidere opstilles »kendingsmærke for togevej med kort forløb« (signal nr. 106).

*Afsluttende bemærkninger.*

Nu er der nok en og anden, som tænker, at det var mange og indviklede regler for noget så simpelt som at stille nogle signaler op. De pågældende kan måske have ret, men man må tænke på, at det ikke er bestemmelser, man skal huske på til daglig, og hertil kommer, at gode og logiske anlægsbestemmelser gerne skulle medvirke til i fremtiden, at de sikkerhedsbestemmelser, som man *skal* huske, bliver så få og så enkle som mulige.

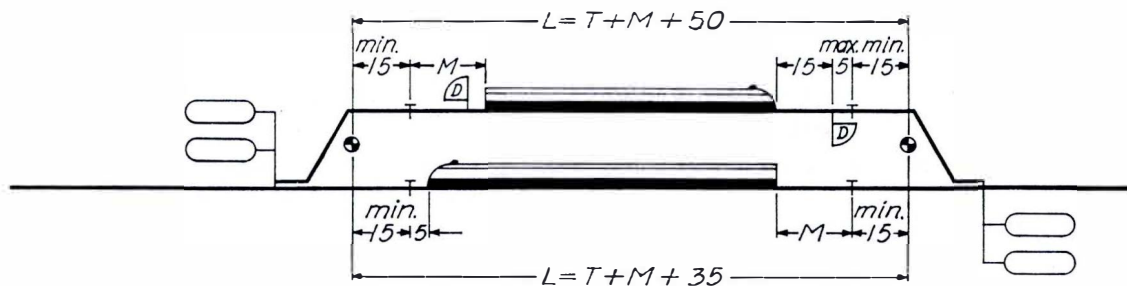


Fig. 11. Krydsningsstation uden samtidig indkørsel. Krydsning mellem to standsende tog er kun mulig, når begge tog maksimalt har den på skitsen viste længde.

# PROBLEMER FOR EN KVINDELI



Den britiske transportminister mrs. Barbara Castle er 56 år gammel (hvad hun ikke ser ud til). Hun har været medlem af underhuset siden 1945. Hendes far var chefredaktør for en af Labour-partiets provinsaviser, og hun var selv i en årrække medarbejder ved det store Daily Mirror. Hendes mand, Ted Bates, er ligeledes journalist.

Den engelske *labour*-regerings trafikminister har i de sidste tre måneder ladet sine embedsmænd samt nogle af kongerigets bedste trafikeksperter udarbejde skitser til en plan, der gerne skulle bringe orden i det britiske ø-riges meget komplicerede transport-situation. Den engelske trafikminister er en dame, mrs. Barbara Castle, der i årevis har forlenet det engelske underhus med et pikant præg af raffineret, kvindelig skønhed og som, siden Wilson-regeringen trådte i funktion, har bevist, at hun er lige så dygtig, som hun er smuk (se billedet).

I november-nummeret af »Dansk Lokomotiv Tidende« omtales de besværligheder, den nye tyske trafikminister Georg Leber for tiden slås med under sine varierende forsøg på at ordne det vesttyske transportvæsen og dets mange flaskehalse. England har til en vis grad de samme problemer med hensyn til færdsel og trafik-struktur som den tyske forbundsrepublik: også det engelske landevejsnet er stoppet til halsen med lastvogne, samtidigt med, at *the british railways* har stort besvær med at få sine godstog fyldte med fragt. Skønt Englands jernbanestrækninger i de senere år er blevet afkortede, fra ca. 31,000 til ca. 22,500 kilometer, arbejder banerne stadigvæk med et ikke ringe underskud. Rationalisering, modernisering og modernisering og personaleindskrænkninger har foreløbigt ikke kunnet skabe fornøden balance i banernes regnskab.

Mrs. Barbara Castle er imidlertid nu i færd med at udforme et nyt lovforslag, der skulle skabe en bedre harmoni mellem skinne- og vejtransport, end England hidtil har kunnet stable på benene, og det ventes, at



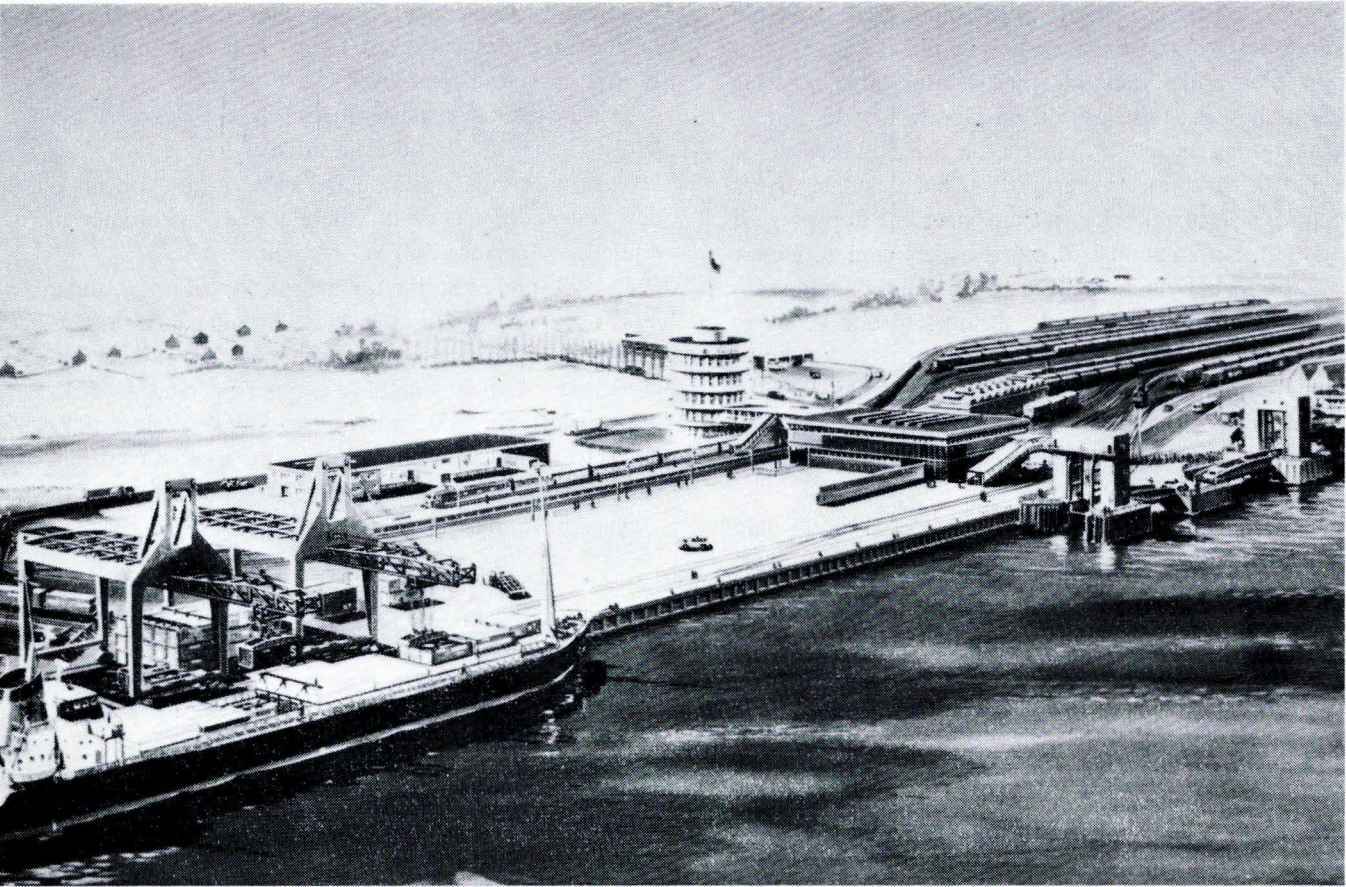
En af de sidste containere sættes ind på det moderne godstogs jern-chassis, ved hjælp af en særlig konstrueret ladekran.

Her ses et af de ny engelske gods-hurtigtog, *the freight-liners*, der udelukkende kører med containere. Toget, der ses på billedet, går i fast rute-fart mellem London og Glasgow, og det flyttede bl.a. en hel legeøjsfabrik, pakket ind i 67 freight liner-containere.

Et 160 mill. kr.s container-anlæg ved havnen i Harwich skal nu bygges til afvikling af container-trafikken mellem den britiske havneby og den belgiske havn Zeebrügge. Anlægget vil være færdigt i løbet af to år. Det bekostes af de britiske statsbaner. Den nye søværts transportplan forudsætter bygningen af to nye specialskebe og et 8000 tons roll on-roll of-vognfærge. Her er tegning af anlægget, som det vil se ud, når det bliver færdigt.



# TRAFIKMINISTER



den kvindelige trafikministers reformforslag vil blive ophøjet til lov i løbet af 1968.

Hvor kraftig den britiske vejtrafik er, fremgår af følgende tal:

82 procent af al transporteret gods-tonnage befordredes i 1965 over det engelske landevejsnet, der ganske vist er tæt, men lider under mangelen på store, gennemgående motorveje. De engelske baner, *British Railways*, besørgede i 1966 kun ca. 14 procent af hele ø-rigets godstransport. Regnet ud i ton-kilometer faldt ca. 60 procent på vejtrafikken og kun 23 procent på skinnerne. Fra 1955 til 1965 tabte banerne ca. 5 milliarder ton-kilometer, samtidig med, at den totale gods-transport steg til det tredobbelte.

Engelske trafikeksperter regner med, at godstransporten inden 1970 vil være steget ca. 20 procent, og at den største del af dette transportvolumen, under de nuværende betingelser, uden videre overtages af lastbiltrafikken.

Hvordan vil Barbara Castle kunne bremse eller stoppe denne udvikling?

I modsætning til sin tyske kollega er hun så heldigt stillet, at hun selv har hånd i hanke med et betragtelig del af vej-godstrafikken. Den første *Labour*-regering efter 2. verdenskrig (Attlee) nationaliserede som bekendt hele vej-trafikken, og kun en del af denne transport blev under den følgende, konservative regering (Churchill igen) atter bragt på private hænder. Situationen i dag er den, at banerne og den nationaliserede vejtrafik tilsammen varetager ca. halvdelen af al engelsk godstransport. De to transportgrene har, på godt og ondt, konkurreret indbyrdes med hinanden. Denne situation skal nu – hvis Barbara Castle's plan går uskadt gennem underhuset – bringes til ophør. De to grupper skal samles under samme tag. De skal komplettere hinanden under en ny, national fragtorganisation, der påtager sig transport *fra hus til hus* og hvorunder også private speditører får en fornuftig tildeling af transportopgaverne.

De første skridt til realisering af en sådan total-plan er allerede gjort. Et kompleks af ca. 50 moderne godsbanegårde er færdige fra tegnebrættet: herved muliggøres en hurtig omladning fra vejtransport-biler til jernbane-transportvogne og omvendt. Mellem disse nye godsbanegårde indsættes hurtiggående godstog (*freight-liners*), der ikke alene kører efter forsenderens forgodtbefindende, men efter en fast køreplan. Adskillige af disse nye omlade-stationer er allerede i funktion.

Barbara Castle tror imidlertid ikke på, at en sådan nyordning vil være tilstrækkelig til at skabe den for-

nødne balance mellem vej- og skinnertransport: hun har i sinde også at ændre det gamle *licens*-system for vej-godstransport, der stammer fra 1933. I følge dette system kan såvel banerne som bestående transportforetagender hindre enhver ny transportlicens-tildeling, hvis de mener at kunne godtgøre deres egen kapacitet til at dække transportbehovet i en bestemt region.

Nu har mrs. Castle i sin nye total-plan bl.a. indføjet følgende:

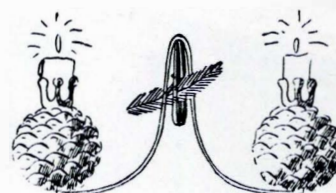
Af de ca. 1,5 mill. lastvogne, der færdes på engelske landeveje, bliver alle køretøjer med mindre end 1,5 tons egenvægt fritaget for enhver licens-afgift – og det vil sige ca. 900,000 lastbiler. For de øvrige ca. 600,000 tunge lastvogne indføres en licens-sats, der ikke alene er ret høj, men som også betinges af vognenes kvalitet og af ejernes finansielle soliditet. Endeligt indføres en kontingentering, der bestemmer lastbilernes operations-distrikter (f.eks. forbud mod transporter pr. store lastvogne over 150 km).

Det vil med andre ord betyde, at *jernbanen* kan bestemme, om der skal gives licens eller ikke til de tunge vogne. Hvis en bane-region kan bevise, at den kan påtage sig godsbeholdning lige så tilfredsstillende, lige så hurtigt, lige så sikkert og lige så billigt som det vognmandsforetagende (privat eller fabriksejet), der indsender andragende om licens, kan den forhindre, at den ønskede licens gives.

Den britiske transport-situation kan, trods visse lighedspunkter, imidlertid ikke uden videre tegnes efter kontinentale mønstre: England er et ø-rige. En umådelig mængde af gods til videre transport kommer til landet (og forlader det) via havnene.

Det vil sige, at Storbritannien mere end noget andet land i Europa har måttet indstille sig på *container*-transport og alle de dyre problemer, som denne ny-modens forsendelses-metode tropper op med. Det engelske trafikministerium har også i sit nye lovkompleks taget fornødent hensyn til den transport-revolution, som begrebet *container-shipping* har sluppet løs i dronningens havnerige land. Herom i en senere artikel.

Viggo Jensen.



# Ny centralpost på København H

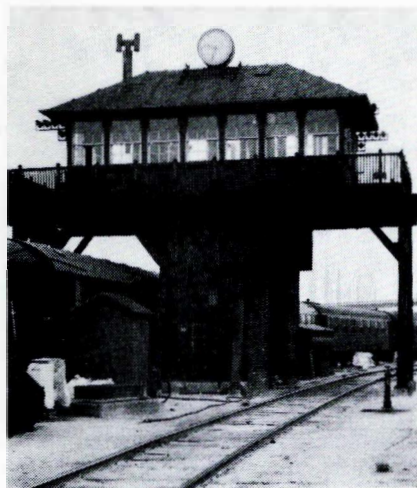
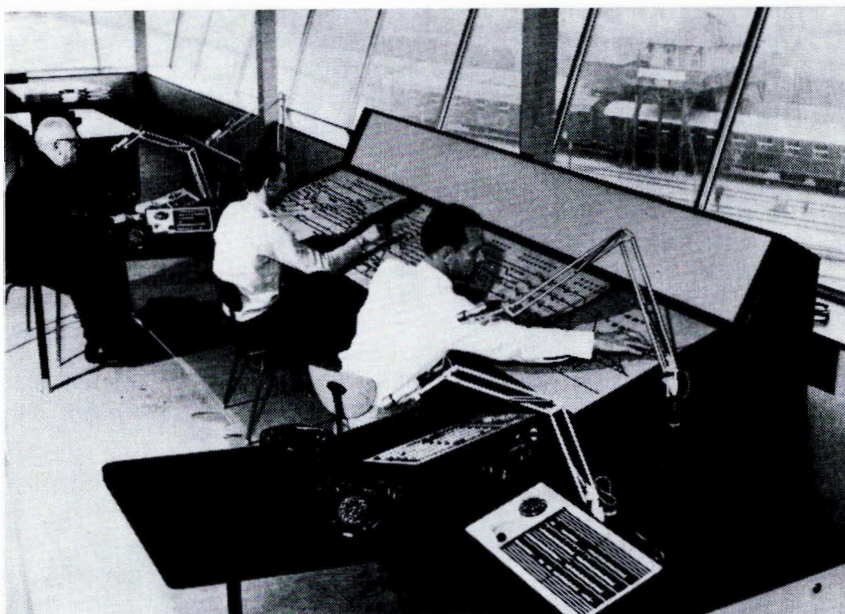
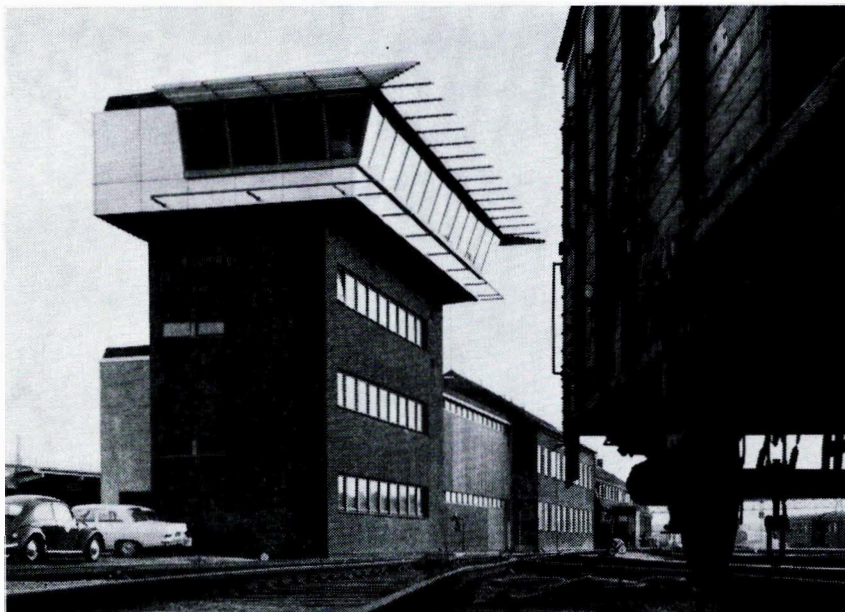
På København H har man taget et nyt elektroteknisk sikkerheds- og underretningssystem i brug.

Af billederne på denne side får man i virkeligheden ikke det rigtige indtryk af anlæggets dimensioner. Meningen er, at denne centralpost skal have ledelsen af hele Storkøbenhavns person-jernbanetrafik. Man får dog en fornemmelse af formatet, når det tilføjes, at sikringsanlægget indeholder ca. 475 rangertogveje og 100 hovedtogveje.

Til højre: Den nye centralpost.

Herunder: Den gamle post 2 og et kig ind i betjeningsrummet på den nye centralpost.

Nederst: Underretningstavler.



tog	fra	kl	forsinkelse ca	spor
"ØSTERSØ-EXPRESS"	BERLIN OSTBF	12.05		2
"WIKING"	HAMBURG	12.30		5
"HOLLAND-SKANDINAVIEN-EXPRESS"	HOEK VAN HOLLAND/ AMSTERDAM	13.42	15 min	9
"ITALIA-EXPRESS"	MILANO/ROMA	14.05		1
"NORD-EXPRESS"	PARIS/OOSTENDE	14.52		4
"MÜNCHEN-EXPRESS"	MÜNCHEN/WIEN	16.35	5 min	8
"HISPANIA-EXPRESS"	PORT BOU	18.04		3
"WIKING"	HELSINGØR/STOCKHOLM	20.14		7
"SKANDIPILEN"	GÖTEBORG/OSLO	23.07		2
EKSPESTØG	RUNGSTED KYST	23.33	5 min	4



Udenrigsminister  
Hans Tabor:

Målsætningen for Danmarks udenrigspolitik kan ikke være anden end den at sikre Danmarks fortsatte eksistens og sikkerhed som en selvstændig, levedygtig nation, siger den nyudnævnte udenrigsminister *Hans Tabor* i denne artikel om aktuelle udenrigspolitiske problemer. I denne målsætning ligger hensyn til vor umiddelbare sikkerhed, til verdensfreden, hvis sammenbrud vil true også os, og til de materielle betingelser for vort ve og vel som nation. I visse situationer vil disse forskellige hensyn kunne føre til forskellige resultater, og regeringen må da træffe et valg mellem de forskellige muligheder. Dette valg er ikke altid let, og forskellige kredse vil – alt efter valgets udfald – kunne føle sig gået for nær. For regeringen må det imidlertid være af betydning, af afgørende betydning, at holde sig for øje, hvad der på længere sigt alt taget i betragtning tjener landets interesser i vid forstand bedst.

### *Nationalismen bremser FN*

De fire piller i Danmarks udenrigspolitik er FN, NATO, Europa og Norden. Man kan ikke tale om, at det ene område er vigtigere end det andet – de supplerer hverandre, og det er regeringens opgave fra sag til sag bedst muligt at søge vor målsætning realiseret. Man må gøre sig klart, at FN – som ethvert andet demokratisk samarbejdsorgan – reflekterer deltagernes politiske vilje, i særdeleshed stormagternes politiske vilje. Man må se i øjnene, at der har været en tilbøjelighed til at idealisere organisationen og ud fra idealistiske motiver at søge tillagt

organisationen opgaver, som den i den nuværende internationale situation ikke magter. Dette hænger sammen med, at nationalismen stadig i udpræget grad præger landenes politik. Vi kender det fra Europa og desværre bidrager dannelsen af mange nye stater ikke til at formindske dette. Dette forhold har nødvendigvis medført skuffelser – ikke mindst for dem, der ud fra en oprigtig idealisme har troet, at FN kunne fungere højt hævet over de jordnære politiske realiteter. Der er endnu lang vej tilbage, inden FN bliver det retshåndhavende organ, hvor magten må vige pladsen for retten.

### *Våbenhvile i Mellemøsten*

Men det er også en kendsgerning, at man i FN kan nå et godt stykke frem, hvis stormagterne – og jeg tænker her specielt på de eneste virkelige stormagter, der findes i dag, USA og Sovjetunionen – har en fælles interesse i et spørgsmåls løsning. Jeg fik selv et meget stærkt indtryk heraf, da det faldt i min lod som Danmarks repræsentant i Sikkerhedsrådet at beklæde formandsædet under *Mellem-østenkrisen* i juni i år. I kraft af den fælles interesse, som de to stormagter havde i at bevare freden i området, lykkedes det at få skabt en våbenhvile.

Fik Sikkerhedsrådet skabt en våbenhvile, må vi på den anden side erkende, at enigheden ikke rakte så vidt, at en varig løsning på problemet kunne skabes. Dette spørgsmål er nu på dagsordenen på generalforsamlingen og det er nok helt uvist, hvornår der vil åbne sig muligheder for et forlig.

Den danske regering har både i Sikkerhedsrådet og i generalforsamlingen fastholdt sin traditionell, upartiske holdning til konflikten. De danske grundsynspunkter er, at territoriale gevinster ikke bør kunne baseres på militære handlinger, at alle medlemsstater har en fundamental ret til fredelig eksistens, og at FN's Sikkerhedsråd er det FN-organ, som bærer hovedansvaret for forberedelse og gennemførelse af en samlet løsning af de udestående problemer. Det vil i den konkrete situation sige, at vi fra dansk side mener, at de israelske tropper bør trækkes tilbage fra de okkuperede områder, samtidig med at Israels ret til eksistens anerkendes, og at de tilgrundliggende politiske problemer løses, herunder især flygtningeproblemet, spørgsmålet om fri passage gennem Suezkanalen og Tiranstrædet samt spørgsmål om våbenkapløbet i området.

### *Bombardementerne af Nord-Vietnam bør standse*

Sikkerhedsrådet har heller ikke været i stand til at løse det andet store spørgsmål, der står på Rådets dagsorden: *Vietnamproblemet*. Modstanden mod, at Rådet befatter sig med Vietnamkonflikten, hidrører i første række fra Frankrig og Sovjetunionen, der fremhæver, at kun den ene af krigens parter er repræsenteret i FN, og at det rette forum i stedet er Genève-konferencen. For øjeblikket er der ikke større udsigt til, at Sikkerhedsrådet skal kunne bidrage til en løsning af problemet, og vi har i overensstemmelse hermed fra dansk side fundet det rigtigst ikke at søge at presse spørgsmålet frem, så længe man må påregne, at det eneste resultat ville blive en skarp konfrontation mellem stormagterne. Den danske holdning til Vietnamkonflikten er velkendt. Vi mener, at en løsning kun kan findes gennem forhandlinger, i hvilke parterne må være rede til at gøre indrømmelser. Krigsaktiviteten fra begge sider må nedsættes, og fredsforhandlinger indledes med deltagelse af de interesserede parter, herunder alle krigsførende. Vi finder ikke, at det er realistisk at forvente, at en sådan udvikling kan komme i gang, uden at bombardementerne af Nord-Vietnam indstilles. Vi har direkte over for De forenede Stater redegjort for vor holdning og har givet udtryk for den opfattelse, at USA som et

# i det internationale samarbejde

første skridt henimod forhandlinger bør indstille bombardementerne uden betingelser.

Men standsningen af krigen forudsætter indrømmelser og god vilje fra begge sider. Derfor har vi da også rettet opfordringer herom også til den anden side – både direkte til Hanoi og til lande, navnlig Sovjetunionen, som vi regner med, at der lyttes til i Nord-Vietnam.

## *Mere konstruktiv linje over for Afrika*

Inden jeg afslutter omtalen af FN, skal jeg kort minde om de bidrag, som vi i medfør af vort medlemskab af koloniuudvalget indtil 1. januar i år, har kunnet yde til løsningen af en række *koloniproblemer*. Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på disse spørgsmål, der står i nær forbindelse med hele problematikken omkring udviklingslandene. Jeg vil blot minde om, at forholdet mellem den rige del af verden og den fattige vil blive stadig mere brændende i årene, der kommer. Svælget uddybes stadig, og hvis vi ikke finder en løsning, kan det en dag føre til en konflikt mellem Nord og Syd, mellem industrilande og udviklingslande.

Særlig i det sydlige Afrika ulmer farlige gløder, som kan sætte området i brand. Den sydafrikanske apartheidpolitik, Sydvestafrika- og Sydrhodesiaspørgsmålene er problemer, som endnu er langt fra deres løsning, og som formentlig ikke vil finde deres løsning, før det af omstændighedernes tvang bliver klart for stormagterne, at det ikke er i deres interesse at lade en sådan kilde til uro og fredsforstyrrelse ligge uforstyrret hen. Danmark har med styrke peget på de farer, som situationen indebærer. For Danmark på egen hånd at tage forholdsregler – ud over dem der allerede er lovligt vedtagne af FN, og som vi selvsagt overholder – ville intet fornuftigt formål have. Men jeg tror, at tiden er inde til, at den vestlige verden påny overvejer sin politik og søger fulgt en mere konstruktiv og positiv linje over for de afrikanske landes ønsker på dette område.

## *Danmarks NATO-politik*

Regeringen er naturligvis ikke blind for, at der i de senere år er sket en udvikling både i Øst og Vest. Den internationale problemstilling, som vi står over for i dag, er ikke den samme som i Stalin-tiden. Lad mig blot nævne de politisk-ideologiske uoverensstemmelser mellem

Kina og Sovjetunionen og udviklingen i de østeuropæiske lande, der har genfundet deres nationale identitet. Hertil kommer, at den eksisterende strategiske balance mellem USA og Sovjetunionen øver en stabiliserende indflydelse af fundamental betydning. På denne baggrund er det helt naturligt, at NATO uden at opgave sine forsvarspolitiske opgaver, i stigende grad moderniserer sin politiske målsætning og udvikler sig til en faktor, som kan bidrage til international forståelse og afspænding. Det er vigtigt, at vi herhjemme forstår, at NATO – som for den sags skyld også Warszawa-pagten – er nødvendige forudsætninger for og midler til en realistisk videreførelse af de aktuelle afspændingsbestrebelse.

I forbindelse med min omtale af NATO og de europæiske problemer vil det være naturligt, at jeg siger et par ord om Grækenland. Den pligt, som vi fra dansk side føler, til at øve et moralsk pres på det nuværende græske regime, har senest ført til beslutningen om sammen med Norge og Sverige at indklage Grækenland for Europarådets menneskerettigheds-kommission for brud på den europæiske menneskerettigheds-konvention, som Grækenland både har tiltrådt og tidligere benyttet sig af. Vort eksempel er blevet fulgt af Holland. Klagen har i første række som formål at sætte det undersøgelsesmaskineri i gang, som er skabt under Europarådet for at værne om menneskerettighederne. Sagen vil muligvis strække sig over lang tid, men vil medvirke til, at verdensoffentlighedens opmærksomhed til stadighed hældes på Grækenlands-spørgsmålet og derved virke befordrende for en tilbagevenden til demokratiske tilstande i Grækenland.

Jeg finder det helt afgørende, at vi klart markerer vort standpunkt, idet vi som NATO-land ikke alene må være på vagt over for ydre farer, men i lige så høj grad over for indre trusler mod demokratiet.

## *Sammen med de nordiske lande*

Det nordiske samhørighedsforhold er blevet udbygget stærkt i tiden efter 2. verdenskrig, idet den økonomiske og politiske udvikling i verden klart har anskueliggjort værdien og nødvendigheden af et nærmere nordisk samarbejde. Den intime karakter af det nordiske samarbejde i dets forskellige former er vel-

kendt. Jeg skal derfor begrænse mig til at fremhæve, at det nære og hjertelige samarbejde mellem de nordiske lande må være et naturligt udgangspunkt for enhver udenrigspolitisk vurdering.

Lad mig afslutningsvis sige et par sammenfattende ord til bedømmelse af dansk udenrigspolitik og de midler, der står til vor rådighed. Vi er som alle andre folk optagne af vore daglige problemer, de ting der optager os i vor daglige færden, skatter, priser, lønninger o.s.v. Alt det, der er en del af dagligdagen i velfærdsstaten. Men vi bør ikke glemme, at i et lille råstoffattigt land uden de nødvendige midler til at betrygge vor sikkerhed kan vi ikke være os selv nok. Hele vor eksistens afhænger af det internationale samarbejde. Det gælder selvfølgelig mest åbenbart på det økonomiske område, men det gælder også på det politiske, sociale og kulturelle område. Må jeg minde om tiden op til den 2. verdenskrig, da en række nationalstater lukkede sig inde bag høje mure, politisk og økonomisk, hvor de hver for sig prøvede at klare sig bedst muligt og på hinandens bekostning. Vi kender alle resultatet af kriser og krig.

Denne tilstand er afløst af et internationalt samarbejde på snart sagt alle områder med det formål at øge levestandarden i verden som helhed, fremme den sociale udvikling og undgå en tilintetgørende verdenskrig. I dette samarbejde er vi simpelthen nødt til at deltage, og det er så åbenbart i vor egen interesse. Det er klart, at det ikke bliver lille Danmark, der kommer til at dominere dette samarbejde, men vi må lade vor røst blive hørt. Vi må sammen med de nordiske lande gøre en aktiv indsats i FN for at fremme de demokratiske idealer, der er vore, og dermed yde vort bidrag til at sikre verdensfreden. Vi må søge at indtage vor plads i et forenet Vesteuropa for direkte at forøge vor egen levestandard, men også for at få medindflydelse på udformningen af det Europa, hvori vi skal leve, – og vi må i ly af det forsvar, der er opbygget i NATO og som er grundlaget for den nødvendige magtpolitiske balance og dermed for sikringen af medlemmernes sikkerhed, – inden for denne ramme må vi bidrage til at udvikle NATO til en sammenslutning, der på linje med de nordiske bestræbelser i FN bidrager til politisk forståelse og afspænding mellem Øst og Vest.

# Udkast til lov om statens tjenestemænd

6

Vi har ved flere lejligheder bragt oplysninger om, hvilke tanker og planer, man arbejder med i forbindelse med den kommende tjenestemandsgivning, men det har hidtil været i skitseform og uden faste holdepunkter.

Nu foreligger der forslag til en delbetænkning og et lovudkast, som ganske vist ikke har været behandlet i tjenestemandskommissionen, og som derfor kan komme til at ændre udseende, før det foreligger til fuld offentliggørelse, men det er dog materiale, som er udarbejdet af et arbejdsudvalg under kommissionen, og i dette udvalg har såvel økonomiministeriet som administrationsrepræsentanter og organisationsrepræsentanter haft sæde, hvilket formentlig må borge for, at materialet er anvendeligt.

Desværre har denne første del af betænkningen og det tilsvarende lovudkast den samme mangel, som de tidligere omtalte skitser har haft. Der er ingen oplysninger om, hvilken løn de enkelte tjenestemænd kan forvente.

Men selvom dette er en væsentlig mangel, så bør man ikke af den grund tillægge de foreliggende udkast mindre betydning, eftersom ansættelsesvilkårene og de betingelser, der knytter sig hertil, kan have lige så stor betydning for den enkelte tjenestemand, som hvilken øjeblikkelig løn, han kan opnå.

Vi ved jo, at ansættelse på tjenestemandsvilkår ikke er ensidig tildeling af en række goder til det personale, der opnår denne ansættelsesform, men at tjenestemandsansættelse i lige så stor udstrækning sker ud fra et ønske om varetagelse af statens interesser, hvorfor der også er lovfæstet en række pligter for personalet.

En af de opgaver, som blev pålagt tjenestemandskommissionen, var at forsøge at gøre tjenestemandssystemet mere fleksibelt, – underforstået at gøre det så smidigt, at det kan tilpasses den øvrige udvikling i samfundet, således at staten ikke på grund af det »stive« tjenestemandssystem hindres i at rekruttere det fornødne personale.

Gruppen har ment, at dette lettest løses ved at lade en række bestemmelser og regler udgå af loven og gøre disse til aftalestof. Dette medfører, at de kommende tjenestemandsløve bliver af væsentlig mindre omfang, end vi kender idag, men det medfører også, at forhandlingsområdet og forhandlingsretten udvides.

Samtidig brydes der med et princip, som hidtil har været grundlaget for al tjenestemandsansættelse, nemlig at denne er »varig og som livsgerning«. Lovforslaget bygger på tre ansættelsesformer: 1) Varig ansættelse, 2) Ansættelse på prøve med senere varig ansættelse for øje og 3) Ansættelse på åremål.

Det er dog forudsat, at varig ansættelse fortsat vil være det normale for de grupper, vi tilhører, men da aldersgrænsen for indtræden i tjenestemandstillingen tænkes ophævet, og der forudsættes åbnet adgang til at medtage anciennitet ved overgang til en stilling i en anden styrelse eller i et andet ansættelsesområde, ligesom man har planer om at indføre en udtrædelsesgodtgørelse (i form af opsat ydelse), hvis man forlader tjenesten for at gå ind i andet erhverv, så behøver den fremtidig tjenestemandsansættelse ikke at blive »livsgerning« i dette ords forpligtende betydning.

Også andre *stavnsløst* for de tjenestemandsansatte påtænkes ophævet, det gælder f.eks. vanskelighederne ved at få tilladelse til at have bierhverv og forbud mod akkordaftaler med mere.

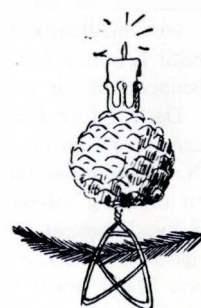
Af særlig betydning for de mindre styrelser indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at ansættelse sker i et nærmere angivet ansættelsesområde, hvilket i praksis vil sige, at man f.eks. ikke ansættes som tjenestemand i Den kgl. Mønt, men måske som tjenestemand under finansministeriet, med tjeneste ved Den kgl. Mønt.

Om de lønmæssige spørgsmål er det i lovudkastet kun nævnt, at enhver tjenestemandstilling placeres i en lønskala, i hvilken ethvert løntrin er  $2\frac{3}{4}\%$  højere end i det foregående, og at der i dele af landet udover lønskalalønnen vil kunne ydes stedtillæg.

Selvom der således ikke foreligger revolutionerende ting fra tjenestemandskommissionens arbejdsgruppe, så har det foreliggende materiale givet anledning til megen presseomtale, og der har været flere røster, som har talt direkte imod gennemførelse af de foreliggende forslag.

De forhandlingsberettigede centralorganisationer har dog kunnet tage de kritiske bemærkninger temmeligt roligt, eftersom disse hovedsagelig er kommet fra de kredse, der står udenfor, nemlig fra de overenskomstansatte, som ikke har ønsket at gå ind i en tjenestemandstilling eller har forladt en sådan.

Skulle det lykkes at gøre det fremtidige tjenestemandssystem så *fleksibelt*, at alle kan være tjent dermed, så skal vi hilse det med tilfredshed, men det må være en betingelse, at man ikke i iveren for at finde et system, der kan tilfredsstille de højere og højestlønnede tjenestemænd, glemmer, at der også skal være rimelige muligheder for dem, der ikke placeres på toppen af lønstigen.



## Regnskab

for »Kong Christian den IX's understøttelsesfond ved de danske statsbaner«.

1966/67.

Indtægter:	
Beholdning fra f.å. ....	228,37
Renter .....	1 194,97
Gaver .....	299,91
	<hr/>
	1 723,25
Udgifter:	
Uddelte understøttelser ....	1 300,00
Porto .....	12,40
Beholdning til næste år ....	410,85
	<hr/>
	1 723,25
Beholdninger:	
Obligationer .....	26 699,57
På bankbog .....	410,85
	<hr/>
	27 110,42

København, den 31. marts 1967.

Skov

/ M. Lindborg,  
sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.

Beholdningen var til stede.

København, den 2. november 1967.

L. Thorup

E. Svendsen



## Jubilæumstale

For mange mennesker står det at holde 25-års jubilæum som en mile-pæl i ens tilværelse. Man benytter almindeligvis dagen til at feste, og plejer ved en sådan lejlighed at kaste et blik tilbage over den svundne tids glæder og sorger. Det er nok ikke helt hverdagsagtigt, at det er jubilæaren der holder festtalen. Da jeg anses for ikke helt normal, har jeg valgt selv at tage ordet ved denne lejlighed for at få lov til at hyldes dagens jubilar.

De foregangne år er skredet så sagte uden, at jeg har opdaget, hvor de mange år er blevet af. Det skyldes vel nok, at jeg har været glad for mit job, der også har givet mig mange glæder. Først og fremmest den, at staten er en god arbejdsgiver, der skal vide alt om ens private forhold, i modsætning til den private arbejdsgiver der ikke bekymrer sig om, hvornår man er blevet gift eller skildt. Hvor gammel ens kone er, hvor mange børn man har, og hvornår de er blevet født. Det er den slags, der varmer en om hjertet, således at føle, at der er nogen, der interesserer sig levende for ens ve og vel. Det har også været en kilde til glæde, at jeg har måttet give afkald på den fornøjelse at kunne holde fri sammen med min familie på skolefridage, og i sommer-tiden at kunne holde en god lang ferie på tidspunkter, hvor mine børn skulle i skole. Jeg har i de forløbne år også ligefrem frydet mig over at få lov til at stå op på de mest ugudelige tider af natten, for ikke at tale om de mange gange jeg begejstret har ofret min nattesøvn. Mon ikke de fleste vil holde med mig, når jeg fremhæver charmen ved de undertiden lange fraværelser fra og de somme tider meget korte ophold hjemme, der kan få ens kone til at føle, at hun nærmest har en lidt besværlig pensionær. Jeg kunne utvivlsomt nok finde flere lyse sider ved lokomotivmandens gerning, men det ville vel nok være lidt uheldigt om min tale blev for lang, jeg ser allerede nogle gæster der smågaber i krogene. Jeg skal derfor til slut udtale, at det på denne store dag vitterligt burde være Danske Statsbaner der burde feste, fordi det trods mange ubekvemmeligheder er lykkedes at bevare min udmærkede arbejdskraft gennem 25 år. Jeg vil derfor til slut udbringe et leve for mig selv.

I håbet om at jeg vil holde ud til, jeg når pensionsalderen: Jeg længe leve!

*Jubilar.*

## Anciennitetsplacering

Indplacering i anciennitetsrækkefølgen for 11. hold lokomotivmedhjælpere.

Navn	Tj.sted	Pknr.
P. H. Frederiksen	Gb	14104361
T. G. M. Jørgensen	Gb	31124361
P. Bang	Gb	24124161
K. Pedersen	Gb	06013961
S. H. Hansen	Gb	22044461
J. Nielsen (Hosby)	Gb	09084192
O. F. Pedersen	Gb	02044461
P. E. Christensen	Gb	22024461
L. M. Hansen	Gb	19054061
P. Simonsen	Gb	14063961
J. V. Madsen	Gb	25024262
J. K. Traulsen	Gb	20094461
J. M. Jespersen	Gb	17124461
O. Bengtsson	Gb	16114361
F. F. Nielsen	Gb	02074361
K. Hasberg	Gb	14104061
J. E. Jørgensen	Gb	18014066
J. Rasmussen (Fyn)	Gb	15054261
F. B. Andreasen	Gb	16084061
H. Busk	Gb	29034361
M. B. Rasmussen	Gb	18083840
O. S. Rasmussen	Gb	09124261
K. H. Nielsen	Gb	10094461
E. Kvorning	Gb	09044361
N. A. Thomsen	Gb	16094561
B. H. Sørensen	Gb	01074361
P. E. Brygger	Gb	04084161
E. B. T. Petersen	Gb	08114143
K. B. Bargholz	Gb	10034461
J. Hove	Gb	04034462
R. E. K. Andersen	Gb	14114361
F. B. S. Jakobsen	Gb	06054161

## Lommebog 1968

Alle, som pr. 1. december 1967 er aktiv medlem af Dansk Lokomotivmands Forening, får lommebogen gratis udleveret gennem de lokale afdelinger.

Af restoplaget er der mulighed for andre at købe lommebøger ved henvendelse til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen for lommebogen er 12 kr.

## Indbinding af DLT

Ønskes Dansk Lokomotiv Tidende årgang 67 indbundet kan bestilling herpå sendes til foreningens kontor Hellerupvej 44, Hellerup. Bestillingen skal være fremme senest den 15. januar 1968. Prisen for indbindingen er 25 kr.

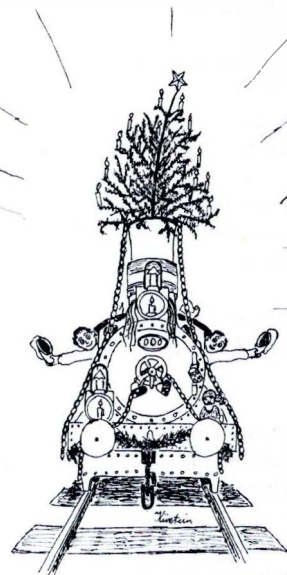
## Artiklers indsendelse

Artikler eller notiser, som ønskes optaget i medlemsbladet, skal foreligge hos redaktionen senest 3 uger før medlemsbladet udkommer den 10. i en måned. Er der i perioden flere helligdage må påregnes tilsvarende længere frist.

## Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver må dette meddeles postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv da til bladets redaktion.

*Foreningens  
hovedbestyrelse og  
redaktionen ønsker  
medlemmerne  
og bladets øvrige  
læsere glædelig jul  
og godt nytår*



# PERSONALIA

## Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/12-1967.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

S. B. Geisler, Fredericia mdt. i Kbhvns. godsbg.

K. Pedersen, Århus H mdt. i Kbhvns. godsbg.

H. Degn, Århus H mdt. i Kbhvns. godsbg.

E. H. Bekker, Fredericia mdt. i Kbhvns. godsbg.

F. R. Mølgård, Fredericia mdt. i Kbhvns. godsbg.

K. K. Christiansen, Århus H mdt. i Kbhvns. godsbg.

A. R. Jensen, Århus H mdt. i Helsingør mdt.

## Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/12-1967.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. J. Hansen (Elm) Korsør mdt. til Struer mdt.

Lokomotivmedhjælperne:

Kurt Nielsen, Enghave mdt. til Århus H mdt.

H. Meier Jensen, Enghave mdt. til Århus H mdt.

K. H. Jonasson, Rødby Færge mdt. til Fredericia mdt.

K. H. Petersen, Rødby Færge mdt. til Fredericia mdt.

J. H. Boldreel, Næstved mdt. til Fredericia mdt.

P. Rand, Roskilde mdt. til Fredericia mdt.

P. N. Pedersen, Helsingør mdt. til

Kbhvns. godsbg. mdt.

## Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1/11-1967.

Lkf. (12. lkl.) K. Poulsen, Bb. mdt., i Bb. mdt. (depotfst.).

## Genindtrådt pr. 1/11-1967

Lokomotivmedhjælper H. E. M. Mad- sen, Kø i Hg. mdt.

## Navneændring pr. 3/10-1967.

Lkf. (12. lkl.) J. R. Jensen, Fredericia, til J. Rise.

## Afsked efter ansøgning pr. 31/10-1967

Lokomotivfører (12. lkl.):

Villy Ivan Hansen, Hgl.

## Afsked efter ansøgning pr. 30/11-1967.

A. N. B. Andersen, lkf. (12. lkl.), Odense mdt., grundet svaghed med pension.

## Afsked efter ansøgning pr. 31/1-1968.

Lokomotivførerne:

A. Laursen (15. lkl), Viborg mdt., grundet alder med pension.

N. C. B. Andersen, lkf. (12. lkl.), Frederikshavn, grundet alder med pension.

## Dødsfald

Lokomotivfører N. J. Rasmussen, (15. lkl.) Kø er afgået ved døden den 30/9-1967.

Lokomotivinstruktør (15. lkl.) A. V. Christensen, Str. er afgået ved døden i oktober 1967.

Pens. lkf. H. Jensen, Struer, er afgået ved døden den 31/10-1967.

## Opmærksomhed frabedes.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Warming,  
lokomotivfører, Kolding.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

H. O. Andersen,  
lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. W. Olesen,  
lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

F. M. Andersen,  
lokomotivfører, Viborg.

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. J. Ridtland,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Aage Leth,  
lokomotivfører, Esbjerg.

## JULETRÆSFEST

### Fredericia

Fredericia afdeling afholder juletræsfest i hotel Landsoldatens selskabslokaler torsdag den 4. januar 1968 kl. 18,00. Lokomotivførere, lokomotivmedhjælper og aspiranter med familie i Fredericia samt pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker kan indtegne sig hos lkf. A. Vilhelmsen, telf. 2 46 37.

**Festudvalget.**

## København

Juletræsfesten, den evigt tilbagevendende tradition, holder vi i år *onsdag den 27. december (3. juledag) 1967.*

I år bliver det i Markmandsgades selskabslokaler, Markmandsgade 9-11, Amager, og vi starter kl. 16.30 med indmarch kl. 17.00.

Nisserne leger med børnene omkring juletræet fra kl. 17.00 til ca. 18.00. Kl. 18.00 er der uddeling af godteposer. Når godteposerne er uddelt, vil det gå slag i slag med Mester Jacob, der leger og laver konkurrencer for børnene. Bugtaleren Anker med sin uartige dukkedreng og den ustyrligt morsomme kunstcyklist Rufford. Børnene vil desuden blive trakteret med is og sodavand.

Til alt dette vil der blive behagelig akkompagnement af Lido Kwartetten, hvis succes sidste år, vi lagde os bag øret.

Lido Kwartetten vil desuden spille til børneballet som fortsætter til kl. 21.00, hvorefter der spilles op til voksenbal til kl. 1.00.

Billetterne vil i år komme til at koste: For egne børn 3,50 kr., for fremmede børn 5,50 kr. Voksenbilletter 4,00 kr., og vil som sædvanlig kunne købes hos: Gravgård, Gb.

Poul Kristensen, Gb. Tlf. 94 75 46 samt hos samtlige bestyrelsesmedlemmer på Av, Hlg. Gb.

Salget af børnebilletter slutter fredag den 22. december.

Pensionister, enker efter lokomotivmænd, lokomotivmedhj., asp. er selvfølgelig alle velkomne til at deltage.

*Festudvalget.*

## Struer

D.J.F. og D..L.F., Struer, afholder fælles juletræsfest onsdag den 3. januar 1968 på restaurant Teglgården, Tegltorvet.

For børn fra kl. 16.00-19.00.

For voksne fra kl. 21.00-2.00.

Iøvrigt nærmere ved opslag på skrivestuen, maskindepotet og telf. 85 06 12.

Pensionister og enker indbydes venligst.

*Bestyrelsen.*

## Århus.

D.L.F., Århus afdeling, afholder juletræsfest, søndag den 7. januar 1968 kl. 18,00 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Tegningsliste fremlagt på opholdsstuen.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

*Festudvalget.*

# Indholdsfortegnelse – 67. årgang 1967

19

	Nr.	Side
<b>Ledende artikler</b>		
Ved årsskiftet . . . . .	1	2
Trafikkommissionen på vej . . . . .	2	2
Støjproblem . . . . .	3	2
Ferien står for døren . . . . .	4	2
Lønninger fra 1. april 1967 . . . . .	5	2
LO kongres . . . . .	6	2
Samarbejde eller ej . . . . .	7	2
Udviskning af faggrænser . . . . .	8	2
Efter en togkatastrofe . . . . .	9	2
Endelig sker der noget . . . . .	10	2
Revision af arbejdstidsreglerne . . . . .	11	2
Beskæftigelse og helbred . . . . .	12	2
<b>Trafik og teknik</b>		
T-baner i tørre tal . . . . .	1	6
200 km/t – planmæssigt . . . . . 1–10, 3–7,	4	8
Så mange biler som muligt væk fra gader og veje	2	6
Sjove gamle amerikanere . . . . .	2	10
Europa-lokomotivet . . . . .	2	11
Storebæltsbroen . . . . .	2	12
Krigen mod bilerne . . . . .	2	16
Skader ved rangerstød . . . . .	3	16
Skinneslibning . . . . .	3	16
Lidt jernbaneteknisk historie . . . . .	3	19
De svenske Statsbaners nye materiel . . . . . 4–12,	5	9
Det lette tog . . . . .	5	4
British Railway . . . . .	5	14
Svenske luksustog i 2 etager . . . . .	6	7
MY, MX og nu MZ . . . . .	7	8
Fugleflugtslinien . . . . .	7	10
T-banen i elektronalderen . . . . .	7	12
Italienske jernbaner . . . . .	7	14
TEE-tog i 10 år . . . . .	7	15
Luftpudetog . . . . .	8	8
Ingen brug for køreplan . . . . .	8	16
Moderne italiensk jernbanemateriel . . . . .	9	4
Den sidste t-bane . . . . .	9	11
Automatisk hastighedskontrol og togstop . . . . .	10	8
Benguela-banen . . . . .	11	6
Verdens længste svævebane . . . . .	11	9
De tyske forbundsbaner taber 10 mill. D-mark om dagen . . . . .	11	10
T-baner og kontinuitet . . . . .	11	12
Retningslinier for opstilling af signaler . . . . .	12	4
Problemer for kvindelig trafikminister . . . . .	12	10
Ny centralpost på København H . . . . .	12	13
<b>Udenrigspolitiske artikler</b>		
Hvad er apartheid . . . . .	3	5
Røde garde . . . . .	5	6
EFTA . . . . .	6	8
Danmarks plads i international samarbejde . . . . .	12	15
<b>Forskellige artikler</b>		
Lønproblemerne er vigtigst . . . . .	1	3
Tidsregningens tilblivelse og tilfældigheder . . . . . 1–13, 8–9,	9	12
Fradrag i selvangivelsen . . . . .	1	20
Forhandlingsretten vigtig . . . . .	2	3

	Nr.	Side
Boldkarriere . . . . .	2	19
Retsbeskyttelse er også retten til pension . . . . .	3	3
Flere lønningsklasser . . . . .	3	4
Produktionskooperationen . . . . .	3	11
Sektionsingeniøren der startede som håndværker	4	3
Manden i førerkabinen . . . . .	4	5
Lønoversigt 1. april 1967 . . . . .	5	3
Brændeovnsbrænderne havde den længste arbejdstid	5	7
Taxa til Østberlin . . . . .	5	8
Når en auditør besvarer spørgsmål . . . . .	6	14
Glade dage for falske sedler . . . . .	6	17
Tanker om stedtillæggene . . . . .	7	3
Hvad sagde skattebilletten . . . . .	7	5
Kejser Nero som arbejdsgiver . . . . .	7	6
Forureningsproblemerne . . . . .	8	13
Flere og flere får længere ferie . . . . .	8	14
Det var ikke let at være høker . . . . .	9	6
Lønoversigt 1. oktober 1967 . . . . .	9	9
Boligbidrag for lejeboliger . . . . .	9	17
Er kryds-demokratiet tilstrækkeligt . . . . .	10	3
Set udefra . . . . .	10	5
Anciennitetsplacering for lokale . . . . .	10	5
Feriehjem i Norge . . . . .	10	6
Tjenestemandskommissionens arbejdsresultater . . . . .	11	4
Pensionister på deres egen højskole . . . . .	11	5
Udkast til lov om statens tjenestemænd . . . . .	12	16
<b>Fra medlemskredsen</b>		
Vildledende vejledning . . . . .	2	22
Rapportbemærkninger . . . . .	7	16
Medbestemmelse . . . . .	10	15
Tvivilens Beneficium . . . . .	12	3
<b>Oplysningsarbejdet</b>		
En nytårshilsen . . . . .	1	5
Medlems- og tillidsmandskursus 2–20, 3–21, 5–16,	8	18
Berlin . . . . .	5	18
Nordisk kursus . . . . .	8	4
<b>SR &amp; SIR</b>		
PU-signaler . . . . .	2	20
Langsom kørsel . . . . .	4	16
Hastighedsnedsættelse . . . . .	5	13
Indrangering . . . . .	10	14
Slutsignaler . . . . .	10	14
<b>Dødsfald, mærkedage m. v.</b>		
Ny formand i Finsk Lokomotivmands Forbund . . . . .	1	9
Ny trafikchef . . . . .	3	6
Frøken Petersen 80 år . . . . .	5	13
K. Vik Andersen 50 år . . . . .	8	3
Norsk Jernbaneforbund 75 år . . . . .		
<b>Biblioteker, forsikringsforeninger o. lign.</b>		
Nyt marketenderi på Kbhvn. H. . . . .	1	8
Forsikringsagenturforeningen . . . . . 1–18, 8–20,	11	16
Sygekassevalg . . . . .	4	16
Vore forsikringsforeninger . . . . . 6–11, 6–14,	6	16
Spareaftale . . . . .	6	18
Vejlekassen . . . . .	8	6
Vejlekassen . . . . .	9	16



*Den tre-delte kjole med kortærmet bluse under jakken er meget populær. Denne er i Spinlene med bort om jakkens kanter af nylon, så hele sættet er lige til at putte i vaskebaljen. Fra Neila.*

## En advarsel

Selvom De har en kjole i kunstfiber (se fotos), så glem ikke den kogbare kittel eller forklædet i begejstring over det vaskellette materiale. Er uheldet ude, kan der falde en plet, der ikke lader sig fjerne hverken i vask eller rensning. Næmlig hvis pletten indeholder et stof, der indgår i kemisk forbindelse med kunstfiberen.

Det afhænger selvfølgelig af, hvad kunstfiberen består af, men det står ikke altid skrevet i nakken på modellen desværre.

Kaffe kan være farligt, det samme kan olie. Omvendt er der flere rensesvæsker, som ødelægger kunstfiber, bl. a. klor.

Vist er en kjole i kunstfiber vasket, men den bliver ikke altid helt ren. Hvis De håndvasker (mange har jo fuldautomatisk vaskemaskine eller får det i julegave), så husk at tage vandets temperatur inden kjolen kommer i. 40° er mindre varmt end de fleste tror.



## Når sømmen flytter op

Har De en frakke eller nederdel, der skal lægges op, kan De gøre det professionelt smukt ved at lægge et 8 cm bredt grosgrain bånd ind i søm-rummet og sy igennem dette. Hvert sting skal nok få fat i lidt af luven og i sidesømmene heftes ekstra solidt, så resultatet bliver en kantlige søm og usynlige sting.

Det overflødigde stof skal klippes af og i hjørnerne klippes rent, så ombukket til forkant ikke bliver for klodset. Et søm-

*Skjorteblysekjole med gylplukning og tre-kvartlange ærmer. En fiks og sporty model i Spinlene – formfast og uforanderlig i vask, vel at mærke, hvis man overholder vasketemperaturen.*

rum bør ikke være større end 7–8 cm. Til sidst presses den nye søm fra vrang-siden.

## Et lille madtips

Skal ris a la mande'n være virkelig god i julen, så kog grøden i lutter sødmælk uden iblanding af vand eller skummet mælk. Det giver en fyldigere smag og kalorierne lader sig alligevel ikke devaluere i denne tid.

## Når håret hænger

Lad være at kigge anklagende på Deres frisør, fordi Deres hår ikke holder, hvad han har lovet. Det er ikke sikkert, at skylden er hans. Står De bøjet over dampende gryder eller fedtsydende pander uden at have beskyttet håret, bliver det hurtigt snavset og umedgørligt. En lynvask med tørshampo blot af forhåret vil være på sin plads.

Brug af pelshue i længere tid tager også livet af enhver frisure, men den er nu god at have i en kuldetid.

Frisøren er overbevidst om, at vitaminrig kost og et godt humør betyder næsten alt for hårets velbefindende. Den sidste andel tilkommer ham for god klipning.

## Små ønsker i en dyr tid

Bliver De plaget af børnene om et julegaveønske af behersket økonomisk omfang, så tænk bl. a. på, om De ikke har brug for et stopur, som man kan bruge til alverdens små husketej foruden det med ægkogningen. Eller en fed håndlotion til at stå ved køkkenvasken (det er ikke nok med en i badeværelset). Eller en spritskriver (hurtigskriver), som er vidunderlig at have ved huskesedlen. Den tørrer ikke ind som kuglepennen. Eller en æske nipsenåle til at nagle huskesedlerne fast med.

Ikke sandt – man kunne egentlig blive ved i timevis – bare man kunne komme i tanker om tingene!